

JUSTIÇA & CIDADANIA

ISSN 1807-779X
Edição 136 - Dezembro de 2011
R\$ 16,90

J. B. FRANCO DE GODOI
DESEMBARGADOR DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SÃO PAULO

PODER JUDICIÁRIO, GUARDIÃO DA CONSTITUIÇÃO: REFLEXÕES

Editorial: O LINCHAMENTO MORAL

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

Lélis Marcos Teixeira

Membro do Conselho Editorial

Presidente executivo da Fetranspor

O tema que reflete na nossa vida cotidiana e sobre o qual me proponho a falar é a mobilidade no mundo urbano. Nas cidades antigas, a locomoção habitual era equivalente a uma distância de, no máximo, dois quilômetros, algo em torno de 30 a 60 minutos a pé. Nos dias atuais, a maioria das populações vive nas cidades, o que, devido ao processo de expansão destas últimas, motivou a necessidade do transporte coletivo, do transporte individual e do transporte público. Sendo assim, é difícil falar em cidade sem citarmos transporte e mobilidade.

A União Internacional de Transportes Públicos (UITP), entidade representada pela Fetranspor na América Latina, mapeou, no ano de 2005, que o setor de transporte é responsável por cerca de 7,5 bilhões de viagens por dia em áreas urbanas, incluindo metrô, trem, barca e bicicleta, no mundo todo. E isso tende a crescer, pois quando a pesquisa foi feita, há pouco menos de seis anos, detectou-se que existiam 3,5 bilhões de pessoas vivendo nas cidades, número que, em 2025, é estimado em 4,5 bilhões. O mundo tende a se urbanizar cada vez mais, e se a sociedade não estiver organizada os cidadãos irão perder o padrão mínimo de qualidade de vida. Na avaliação desses estudiosos da UITP e de acordo com nossa análise, iremos perder mais de 50% de mobilidade nas cidades ao percorrer trajetos básicos, como de casa para o trabalho ou, até mesmo, para o acesso à cultura, saúde e educação.

Em estatísticas levantadas por essa mesma entidade, observou-se que o transporte público tem uma participação pequena na mobilidade da população, cerca de 14%, menor, por exemplo, do que o transporte não motorizado. O automóvel, no entanto, é o grande personagem da mobilidade.

Diante desse quadro, os prefeitos das maiores cidades do mundo, em encontro realizado em São Paulo, propuseram que se dobrasse a participação do poder público no quesito mobilidade, para que a participação do transporte público no mundo também

possa dobrar, de 16% para 32%, visando à diminuição dos impactos ambientais e à redução do nível de congestionamento.

Vivemos, hoje, uma nova onda civilizatória que é o motor de toda essa evolução. Podemos dizer que a democracia e a filosofia nasceram nas ruas e nas praças. A Revolução Industrial, nascida na Inglaterra, surgiu de uma série de conhecimentos adquiridos da produção em massa, e a partir dela, tivemos que adquirir novos meios de transporte para ampliar as possibilidades de as cidades crescerem.

Diante disso, chegamos à conclusão de que são as tecnologias dos transportes que moldam as nossas cidades. Quando o trem foi inventado na Inglaterra para carregar carvão, por exemplo, permitiu-se o transporte de mais passageiros, o que concebeu a criação do primeiro metrô. Enfim, as cidades passaram a ser centros importantes de produção, mas é a rede de transportes que define a sua ampliação e o seu sucesso e, com isso, vem um processo intenso de urbanização.

O transporte coletivo nasceu em 1662, quando o filósofo Blaise Pascal criou o primeiro meio de transporte coletivo, o ônibus puxado por animais, que surgiu com a finalidade de transportar pessoas de um local para outro, ampliando a possibilidade de crescimento das cidades.

A partir de 1820, com a expansão das cidades, iniciou-se um crescimento vertiginoso do transporte coletivo em Nova Iorque – a qual, na época, era a maior cidade em população do mundo –, o que motivou, a partir do ano de 1920, a produção em massa do automóvel nos Estados Unidos, apesar de aquele veículo ter sido inventado na Alemanha. Com isso, as nossas cidades, que eram no padrão europeu – padrão português no Brasil –, com pequenas ruas e vielas criadas para o acesso a pé ou por meio de um animal, passaram para outro padrão, no qual as cidades são feitas mais para os veículos do que para os pedestres, retirando das pessoas o prazer de caminhar pelas cidades.

Foto: Jorge dos Santos



Todo esse novo formato de infraestrutura, no entanto, trouxe-nos um problema grave: os congestionamentos. E com um agravante: pouco investimento na infraestrutura necessária para o setor de transportes. Como prestar um bom serviço de transporte se não tivermos investimento em infraestrutura?

Temos consciência das necessidades sociais e da necessidade de investimento em outros setores, como segurança e saúde. Mas, sabemos também que, com a baixa prioridade de investimento em infraestrutura, sobretudo no transporte público – principalmente na América Latina, onde menos existe investimento –, não existe uma qualidade de transporte adequada. Estamos falando de milhares de pessoas que, com o investimento do poder público em infraestrutura nas cidades, irão ter acesso rápido a outras necessidades sociais e uma mobilidade adequada, contribuindo para a recuperação da qualidade de vida dessas pessoas.

Hoje, o poder público do Rio de Janeiro e de mais 12 grandes cidades brasileiras está investindo no transporte coletivo e em infraestrutura, motivado por dois fatores simples: a Copa do Mundo de 2014, no Brasil, e os Jogos Olímpicos de 2016, no Rio de Janeiro. Com essa pequena evolução, particularmente no Rio, iremos ter uma melhor qualidade de vida porque não vamos mais ficar parados em congestionamentos.

Portanto, a perda de qualidade de vida decorrente do fato de termos uma cidade que não foi preparada para os automóveis, além de uma indústria que despeja, por ano, 3,5 milhões de automóveis nas ruas, que é quanto nós temos hoje, motivará a inversão nessa prioridade de investimentos, para que a população tenha acesso a uma mobilidade mais adequada.

Tudo o que foi falado aqui, e repetido exaustivamente em fóruns nacionais e internacionais, é baseado em estudos que fazemos com o objetivo de pensar no transporte para as cidades por meio de um trabalho com o Estado e o Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU). Temos, segundo essas medições,

133 quilômetros de congestionamento por conta de falta de investimento em infraestrutura.

Diante desses fatos, podemos fazer a sociedade refletir: esse é o formato de cidade que queremos, a cidade do automóvel e do congestionamento, ou temos alternativas? Certamente que sim.

Para analisarmos melhor, podemos nos basear em dois tipos de cidades no mundo; algumas foram criadas espontaneamente e outras, planejadas, com melhor utilização do seu espaço urbano. Um desses formatos é o das cidades europeias, nas quais existem os seus centros e o cidadão pode caminhar e conviver em um ambiente mais agradável, sem depender exclusivamente da locomoção por carro. O outro modelo é o americano, usado em cidades como Miami e Chicago, no qual o automóvel domina as vias urbanas. O que acontece nessas cidades, no entanto, é que elas têm uma riqueza acumulada e, ao longo do tempo, podem investir em infraestrutura para automóveis e em sistema de gerenciamento de trânsito. A partir disso, consegue-se, ainda que com dificuldade, como no caso de Los Angeles, criar sistemas alternativos de transporte público para dar prioridade à situação, que é a cidade do automóvel e não da população.

Usar automóvel é muito bom, mas não se consegue mais criar tantas vias públicas, quanto necessárias para a população em expansão. Além disso, o automóvel não ocupa espaço só nas ruas, mas também dentro das casas, nos prédios. Você tem três vagas na garagem, mas quanto dessa área, na sua casa, poderia ser revertida em uma sala maior, em um espaço para área de lazer ou outro ambiente mais agradável?

Mais do que isso, os estudiosos apontam – e isso já acontece em cidades como Nova Iorque, Cingapura e Londres – que o custo de manutenção do automóvel será o mesmo de sua compra. O seu custo vai se transferir, cada vez mais, da aquisição para a utilização, com as taxas de pedágios e restrições nos grandes centros. O carro terá uma limitação de uso para o lazer, sendo priorizado, durante os dias de trabalho, o transporte coletivo.

Precisamos pensar se queremos o uso do espaço urbano para todos ou só para quem tem mais renda e tem automóvel. Se compararmos a poluição de um carro à de um transporte coletivo, veremos que os custos não são apenas particulares, mas ambientais também. O que define uma cidade, portanto, é a decisão política, e nós devemos saber o que queremos.

Procuramos trazer alguns dados para definir o que é uma boa qualidade de vida e o peso que o transporte tem sobre esse fator em uma cidade. Extraímos essas informações de duas fontes: a revista *The Economist*, detentora de um centro de inteligência no qual são realizados estudos sobre transportes, e o serviço de consultoria da empresa Mercer Consulting, que faz análises para todas as empresas nacionais e multinacionais. Obviamente que a qualidade de vida não está atrelada somente ao transporte, mas a uma série de atributos, como, por exemplo, o acesso a serviços médicos, a ofertas socioculturais e de lazer e a ambientes agradáveis.

Pesquisa Mercer Consulting – 2009

País	Cidade	Índice de QV
1. Viena	Áustria	108,6
2. Zurique	Suíça	108
3. Genebra	Suíça	107,9
4. Vancouver	Canadá	107,4
5. Auckland	Nova Zelândia	107,4
6. Düsseldorf	Alemanha	107,2
7. Frankfurt	Alemanha	107
8. Munique	Alemanha	107
9. Berna	Suíça	106,5
10. Sydney	Austrália	106,3
11. Copenhage	Dinamarca	106,2
12. Wellington	Nova Zelândia	105,9
13. Amsterdam	Holanda	105,7
14. Ottawa	Canadá	105,5
15. Bruxelas	Bélgica	105,4
16. Toronto	Canadá	105,3
17. Berlim	Alemanha	105
18. Melbourne	Austrália	104,8
19. Luxemburgo	Luxemburgo	104,6
20. Estocolmo	Suécia	104,5

Em viagem a Genebra, no ano de 2010, fiquei surpreso ao receber um cartão de transporte público no hotel em que fiquei hospedado. A cidade estimula todos a caminhar pelo centro, entendendo que é mais civilizado usar o transporte público. No *ranking* mundial de qualidade de vida, há cidades no Brasil que, infelizmente, não estão bem colocadas, como o Rio de Janeiro, na 116ª posição. Brasília, por exemplo, que se trata de uma cidade planejada, está em 104ª lugar no mesmo *ranking*.

O que torna uma mobilidade sustentável? O planejamento urbano.

As nossas cidades cresceram desordenadamente. O Rio de Janeiro é o exemplo de uma cidade que cresceu sem organização. Agora, no entanto, com uma decisão política definida, motivada pelos Jogos Olímpicos, após vários projetos que apresentamos, o poder público resolveu priorizar o transporte coletivo e mudar essa irracionalidade. Atualmente nós estamos em fase de mudanças radicais, as quais irei apontar a seguir.

É possível fazer mobilidade sustentável! Essa é uma tendência mundial.

Na semana de 25 a 29 de julho, participamos de um seminário no Centro de Convenções SulAmérica, no Rio de Janeiro, no qual a representante de uma entidade que organiza o transporte de Nova Iorque, cidade ícone dos Estados Unidos, ficou espantada quando soube que o transporte aqui, na cidade do Rio de Janeiro, não tinha subsídio. Segundo essa representante, o transporte em Nova Iorque tem de 60 a 70% de subsídio.

O fato de o investimento público ser baixo explica a falta de infraestrutura do nosso transporte, o que está mudando em virtude da economia brasileira e da necessidade de deixar um legado para a Copa do Mundo 2014, considerando que o transporte foi eleito como prioridade base para o sucesso dos jogos.

Nosso grande arquiteto e urbanista, presidente do Instituto de Arquitetos Mundial, Jaime Lerner, três vezes prefeito de Curitiba e duas vezes governador do Paraná, costuma dizer que o desafio da mobilidade é como o da tartaruga. É preciso que o cidadão disponha de uma estrutura integrada à sua vida que lhe possibilite, por meio da mobilidade, estar próximo do seu local de trabalho. A referência que o arquiteto utilizou, em tom espirituoso, a tartaruga, foi em função de ela morar no seu casco e ter vida longa. Portanto, é preciso ter a praça, o teatro, a educação, tudo próximo e integrado.

Há 25 anos, na época da ditadura, eu dirigia uma indústria e Jaime Lerner era prefeito de Curitiba. Ele era oposição ao governo do Estado e, por isso, não conseguiu implantar o metrô em Curitiba. Lerner fez um desenho e explicou, a mim e ao presidente de uma indústria que fazia a parte de motorização de ônibus, o que era preciso para haver mobilidade na cidade. Ele pensou em fazer vias paralelas e exclusivas para veículos coletivos, com poucos sinais e paradas. Fez um corredor e nos convidou para projetar um ônibus com o mesmo tamanho do metrô, um ônibus de 27 metros. Hoje em dia, esses ônibus transportam, em média, 230 pessoas. Além disso, ele desenhou



Lélis Marcos Teixeira, Presidente executivo da Fetranspor

uma espécie de “estação tubo” para a compra de passagem, para que o passageiro não precisasse fazê-lo dentro do ônibus. Ou seja: o projeto da metronização do ônibus pela superfície. Esse projeto custou 10% do que custaria a construção do metrô em Curitiba.

Com isso, Jaime Lerner deu uma grande contribuição ao sistema de planejamento urbano no mundo. Atualmente, no mundo, 86 cidades adotam esse sistema, denominado *Bus Rapid Transit* (BRT). Bogotá utiliza esse sistema para transportar mais de 45 mil passageiros/hora por sentido.

Foi uma forma adequada à nossa escassez de capital; um sistema que pode funcionar como metrô em uma via única em pistas laterais, possibilitando também aos passageiros o transporte de um ponto a outro sem nenhum custo adicional. No Rio de Janeiro, o Bilhete Único é o sistema que permite a qualquer usuário sair de um meio de transporte para outro sem custo adicional.

Eles lidam também com a tecnologia sustentável.

Corredores segregados com estações no canteiro central; pagamento antecipado; transferência entre corredores sem custo adicional; serviço de alta frequência e baixa espera nas estações; tecnologia de ônibus mais limpos; integração modal; bom marketing – imagem integrada de sistema e excelência em serviço para os usuários. Temos quatro projetos em andamento aqui no Rio de Janeiro.

Os ônibus metronizados estão previstos para entrar em circulação em março de 2012, na Barra da Tijuca, passando pela TransOeste até Campo Grande, Santa Cruz e Bangu. Está previsto um investimento de mais de 50 milhões de reais para esse projeto. O TransBrasil é um projeto que prevê a partida do centro da cidade até a região de Duque da Caxias e para o qual prevemos a compra de 900 veículos conhecidos como ônibus biarticulados (com três módulos); esses ônibus têm motor traseiro – o que diminui o ruído – e ar condicionado. Esses

projetos, certamente, não serão factoides, pois já estão em construção. Há, ainda, a TransCarioca, que ligará a Barra da Tijuca ao Aeroporto Internacional do Galeão. Aqueles ônibus que circulam em quantidade, que todos conhecemos, circularão em perpendicular e não nos grandes corredores.

Para finalizar, apresento os projetos de transportes para a Copa do Mundo de 2014 e para os Jogos Olímpicos, em 2016: BRT TransCarioca (Barra da Tijuca–Zona Norte/Galeão) BRT TransOlímpica (Barra da Tijuca–Deodoro) BRT TransOeste (Barra da Tijuca–Zona Oeste) BRT TransBrasil (Av. Brasil–Centro/Margaridas/Dutra/Deodoro)

As dificuldades que estamos encontrando no momento são as três mil desapropriações de terrenos e casas e as diversas obras em andamento na Cidade da Música, em Madureira, em Jacarepaguá e em vários outros lugares. Dessa forma, o transporte de carga, como não poderá ser feito pelas vias principais, terá um esquema especial, com a delimitação de horários específicos à noite. Isso proporcionará um rendimento maior tanto do transporte de carga quanto do transporte urbano.

Contratamos Jaime Lerner para fazer um projeto para o Rio de Janeiro, o qual foi apresentado em cerimônia ao poder público, numa demonstração de que a cidade pode melhorar.

Além disso, estamos trazendo propostas para o BRT Olímpico, feito por meio de uma parceria público-privada, em função da qual as empresas terão uma via exclusiva, evitando problemas nas linhas Amarela e Vermelha, que não dispõem desse tipo de via. O BRT da Avenida Brasil será um dos eixos de transporte mais importantes do mundo pela capacidade de pessoas a serem beneficiadas; serão mais de 60 mil pessoas/hora, sendo duas pistas em cada mão, totalizando 130 km, o que resultará em mais de um milhão de pessoas transportadas.

Texto extraído da palestra proferida no VII Seminário “Questões Jurídicas Relevantes no Transporte Coletivo”, realizado em agosto de 2011, em Campos do Jordão